Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 94

СУДЬБА «ОКИ» И ПЕРЕСТРОЙКА

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00094

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 94, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 200 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 02.04.2020.
Дата выхода в свет: 10.09.2020.

Фотографии и иллюстрации:
6 © Юрий Белозеров/Фотохроника ТАСС; 7 (вверху) © Владимир Зинин/ИТАР-ТАСС, (в середине) © ИТАР-ТАСС/Виталий Белоусов, (внизу) © Михаил Кондаков/Фотобанк Лори; 8 (вверху) © Жигайлов Алексей/Фотохроника ТАСС, (внизу слева) © ИТАР-ТАСС/Виталий Белоусов, (внизу справа) © Елена Беклемищева/Фотобанк Лори; 9 © частная коллекция; 10 (вверху слева) © частная коллекция, (вверху справа) © akg-images, (внизу) © Hubertl/Wikimedia Commons ; 11 (вверху) © частная коллекция, (в центре) © Alexf/Wikimedia Commons (внизу) © Stefan97/Wikimedia Commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Установка на каркас кузова фиксаторов замка

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Судьба «Оки» и перестройка

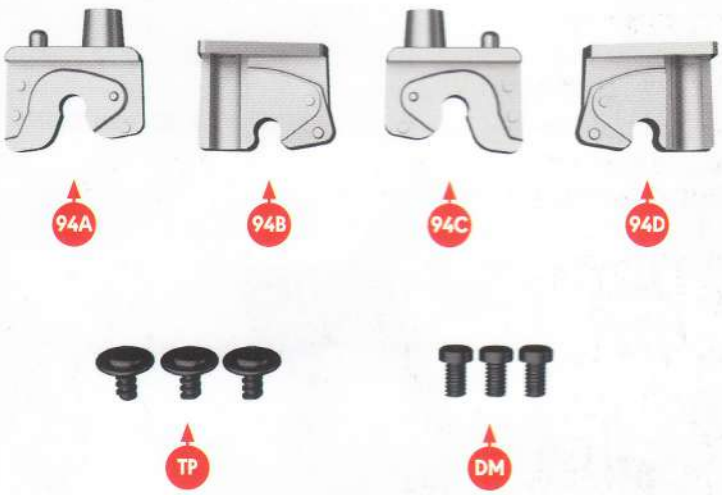
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

«Грэф унд Штифт 28/32PS»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

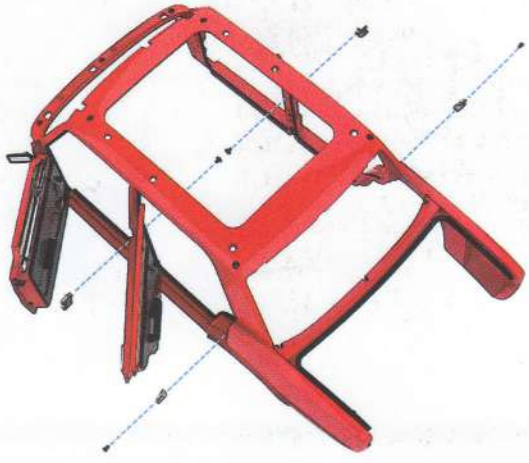
Установка на каркас кузова фиксаторов замка

Установите фиксаторы замка дверей, полученные с этим номером, на кузов вашей модели ВАЗ-2101.

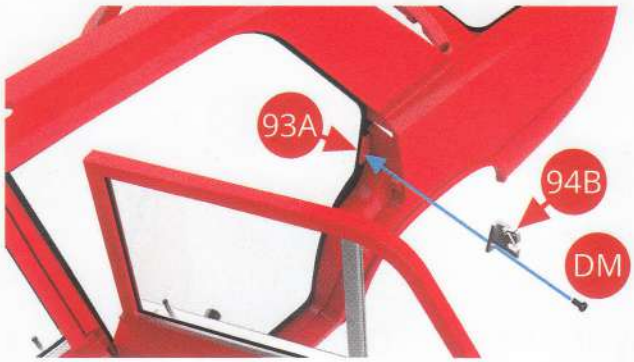


- 94A Фиксатор замка
- 94B Фиксатор замка дверей
- 94C Фиксатор замка дверей
- 94D Фиксатор замка дверей
- TP Винт M1,7 × 3,0 × 4,0 мм (3 шт.)
- DM Винт M1,7 × 3,0 мм (3 шт.)

Схема сборки

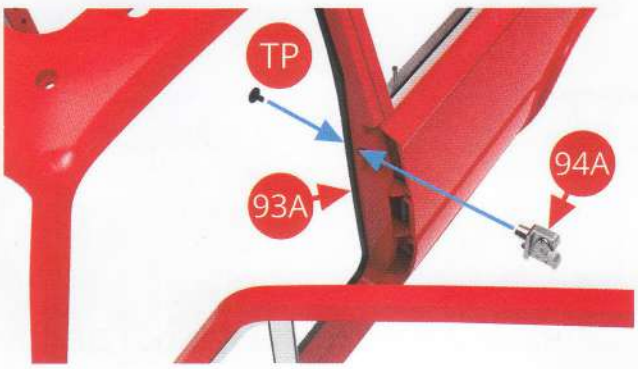


1



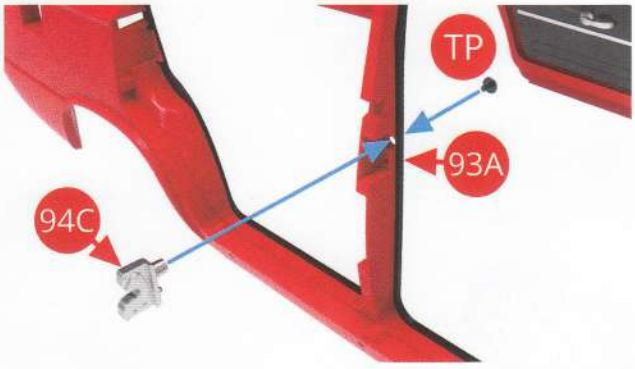
Откройте левую заднюю дверь, установите фиксатор замка 94B в гнездо каркаса кузова 93A и закрепите винтом DM.

2



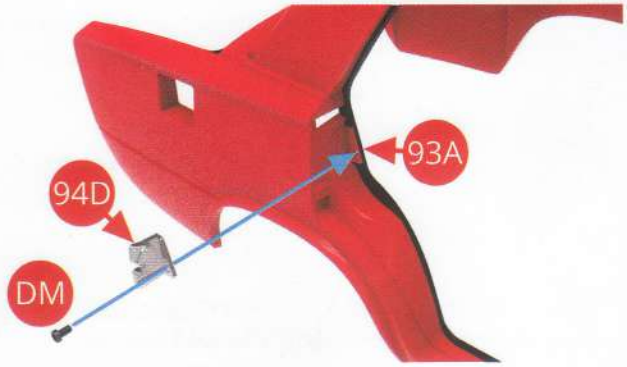
Откройте левую переднюю дверь, установите фиксатор замка 94A в гнездо каркаса кузова 93A и закрепите винтом TP.

3



В проеме правой передней двери установите фиксатор замка 94C в гнездо на стойке каркаса кузова 93A и закрепите винтом TP.

4



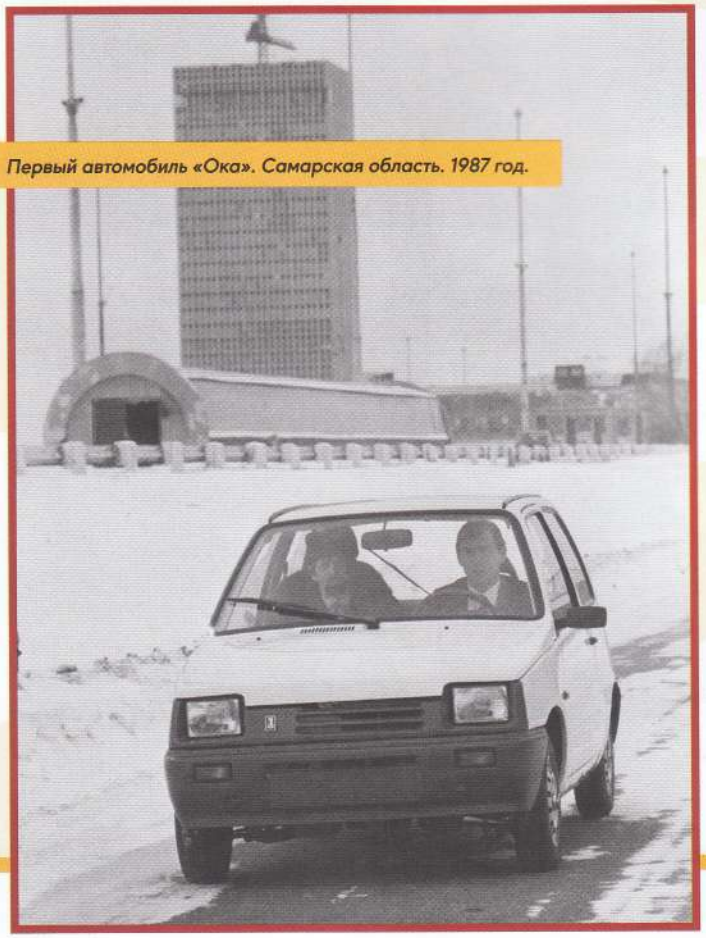
В проеме правой задней двери установите фиксатор замка 94D в гнездо на каркасе кузова 93A и закрепите винтом DM.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Судьба «Оки» и перестройка

Микролитражке «Ока» не повезло. На ее судьбу самым негативным образом повлиял традиционно затянувшийся почти на 10 лет период разработки. Начало серийного выпуска «Оки» совпало с периодом перестройки, завершившимся распадом страны.



Первый автомобиль «Ока». Самарская область. 1987 год.

Проект автомобиля «Ока», изначально предполагавшегося для инвалидов, был расширен до идеологии бюджетного автомобиля – недорогого, простого и симпатичного. Основными покупателями должны были стать молодые семьи, чей достаток не позволял приобрести более солидное авто.

Смена приоритетов

В 1988 году была выпущена опытная партия из 300 автомобилей. Некоторое время «Ока» собиралась в 62-м корпусе ВАЗа. В соответствии с имевшимися у Минавтопрома ресурсами масштабы выпуска закладывались небольшими – всего 50 тыс. автомобилей в год (по 20 тыс. на Волжском и Камском автозаводах и 10 тыс. – в Серпухове). Для массового бюджетного автомобиля эти планы были явно недостаточными. КамАЗ, кстати, присоединился к работе над «Окой» уже в 1983 году. Руководство завода само обратилось в Минавтопром с просьбой разрешить участвовать в этом проекте вместо изготовления ширпотреба вроде горшков, кастрюль, тазиков, утюгов и пр.

Конструктор КамАЗа А. Куприянов вспоминал об этом времени: «Сначала все детали изготавливали на ВАЗе. А потом КамАЗ сам стал изготавливать переднюю подвеску, заднюю подвеску, регулятор давления задних тормозов, подрамник, рулевой механизм, амортизаторы передние и задние. КамАЗ поставлял эти детали на ВАЗ и СМЗ».

Народный любимец

«Оку» порой называют то «трудным ребенком» ВАЗа (имея в виду ее постановку на производство и дальнейшую судьбу), то «малышом с бойцовским характером». Но, несмотря на все перипетии, многие россияне по достоинству оценили и полюбили этот маленький автомобильчик, на который возлагались большие, но, увы, несбывшиеся надежды.

В 1985 году сменилось руководство страны – и все смешалось. В рамках ускорения все требовалось сразу: сделать СССР законодателем мировой автомобильной моды, догнать и перегнать всех и вся, повысить, расширить, углубить и т. д. Повысить надо было, разумеется, и уровень благосостояния масс, в том числе и молодежи. И тут «Ока» пришлась как нельзя кстати. Производственные планы были резко пересмотрены.

Губернатор Новосибирска вручает инвалидам Великой Отечественной войны ключи от автомобилей «Ока». 2000 год.

«Суждены нам благие порывы...»

Поскольку обеспечить больший объем выпуска вышеперечисленные заводы просто не могли, то массовое производство автомобилей ВАЗ-1111 «Кама» (почти копии «Оки», отличавшейся небольшими деталями) решили организовать в городе Елабуга (Татарская АССР) на реке Каме, недалеко от Набережных Челнов – на Елабужском заводе легковых автомобилей (ЕлАЗ), в который в 1988 году был перепрофилирован Камский тракторно-технический завод в рамках идеологической кампании по конверсии военно-промышленного комплекса и увеличению выпуска товаров народного потребления. Основанием для такого решения была снизившаяся народно-хозяйственная и военно-стратегическая необходимость в тракторах и танках. Равный по масштабу производства АвтоВАЗу или КамАЗу, ЕлАЗ должен был выпускать 900 тыс. автомобилей ВАЗ-1111 в год.

На сборочном конвейере автомобилей «Ока» Серпуховского автомобильного завода. 2006 год.

В конце 1980-х о Елабуге говорили все. 900 тыс. автомобилей в год должны были решить вопрос дефицита автомобилей в стране! Об этом рассуждали на телевидении, в трудовых коллективах, наконец, на кухне, забывая, однако, что завод-то еще нужно было фактически построить! Тракторо-технический завод, по сути, не перепрофилировали (там просто нечего было перепрофилировать, так как промплощадка на 80 % представляла собой нулевой цикл), а переименовали. Трудно сказать, было ли с 1988 по 1991 год в Елабуге построено еще что-нибудь с учетом резко сократившегося финансирования. Ну а в 1992 году стройка просто встала, 900 тыс. микролитражек стали никому не нужны, тем более, что в условиях свободного рынка дефицит автомобилей в стране исчез как-то сам собой. В немногочисленных построенных производственных помещениях ЕлАЗа наладили мелкосерийную отверточную сборку иномарок.

Конец карьеры

До 1995 года «Оку» выпускали только на ВАЗе. Затем, посчитав выпуск 20 тыс. дешевых малолитражек в год экономически нерентабельным, ВАЗ передал производство

ВАЗ-1111 «Ока» зимой. 2012 год.

Опытные образцы «Оки» во время испытаний на полигоне Центрального научно-исследовательского автомобильного автомоторного института. 1987 год.

модели ВАЗ-1111 на Серпуховской автомобильный завод (бывший СМЗ), до этого обеспечивавший лишь программу выпуска автомобилей для инвалидов, и на Завод малолитражных автомобилей (ЗМА – подразделение КамАЗа).

До 2005 года ЗМА и СеАЗ постоянно наращивали производство единственной российской модели сегмента «А», но в дальнейшем спрос на морально устаревшую «Оку» стал падать из-за укрепления рубля и импорта более современных автомобилей, прежде всего узбекского «Дэу Матиз» (Daewoo Matiz). Кроме того, ВАЗ свернул производство двигателей для «Оки» из-за нерентабельности их дальнейшей адаптации под нормы Евро-2, вводимые в России с 2006 года.

В 2006 году производство «Оки» на ЗМА свернули. А на СеАЗе в том же году наладили производство модификации СеАЗ-11116 с импортным китайским 3-цилиндровым 1-литровым инжекторным двигателем и даже предприняли в 2007 году попытку выпустить пикапы и фургоны. Впрочем, спасти «Оку» уже ничто не могло: в 2008 году производство безнадежно устаревшего автомобиля было полностью прекращено.

На сборочном конвейере автомобилей «Ока» Серпуховского автомобильного завода. 2006 год.

Такси ВАЗ-1111. 2006 год.

«Грэф унд Штифт 28/32PS»

Австрийская автомобилестроительная компания «Грэф унд Штифт» (Gräf & Stift) существовала с 1902 по 2001 год и выпускала легковые и грузовые автомобили, а также автобусы и троллейбусы.

Самый известный пассажир автомобиля «Грэф унд Штифт 28/32PS» – эрцгерцог Франц Фердинанд, застреленный сербским террористом прямо в этом автомобиле.

Автомобиль «Грэф унд Штифт 28/32PS», в котором были убиты Франц Фердинанд и его супруга в Сараево. Военно-исторический музей Вены. 2017 год.

Как и прочие австрийские автомобильные фирмы, «Грэф унд Штифт» не относится к числу широко известных. Ее продукция в основном нашла распространение на австрийской земле. Впрочем, есть и исключения. К их числу относится и автомобиль «Грэф унд Штифт 28/32PS» (Graf & Stift 28/32PS).

Появление марки

У истоков этой фирмы стояли три опытных механика – братья Грэф (Карл, Франц и Генрих), которые настойчиво отстаивали свое авторство на первый в мире переднеприводной легковой автомобиль, построенный ими в 1896 году и оснащенный мотором «Де Дион» (De Dion).

Эрцгерцог Франц Фердинанд в автомобиле «Грэф унд Штифт 28/32PS» за минуту до покушения. 1914 год.

В 1902 году к братьям Грэф присоединился Вильгельм Штифт, предприниматель, глава автомобильной фирмы «Целеритас». В течение пяти лет они изготавливали автомобили для Арнольда Шпитца, одного из крупнейших торговцев Вены, который затем перепродавал их машины под собственным именем. Естественно, такое положение дел никого, кроме самого Шпитца, не устраивало, поэтому в 1907 году братья Грэф вместе со Штифтом открыли свою фирму и построили первый автомобиль под названием «Грэф унд Штифт» (Graf & Stift). Мечтой Вильгельма Штифта было производство красивых и надежных автомобилей высшего класса.

Постепенно продукция новой фирмы достигла такого уровня, что ее автомобили стали называться австрийскими «роллс-ройсами». С 1908 года вырос интерес к большим машинам с 4-цилиндровыми моторами рабочим объемом 4240; 5880; 7320 и 7684 см^3. Эти солидные машины представительского класса пользовались успехом у австро-венгерской знати. На них ездили многие миллионеры и коронованные особы, например австрийский эрцгерцог Георг Вильгельм и кайзер Франц Иосиф I.

В 1908 году фирма одновременно с легковыми автомобилями начала осваивать производство грузовиков и в том же году представила военному ведомству Австро-Венгрии грузовик 28/32PS с цепным приводом, принятый на вооружение как стандартизованный автомобиль M09. В 1912 году компания начала выпуск армейских трех- и пятитонных автомобилей серии M12 с двигателями мощностью до 65 л. с. с цепным приводом и литыми шинами.

В 1921 году фирма «Грэф унд Штифт» представила на рынок легковой автомобиль SP-4 с 6-цилиндровым двигателем рабочим объемом 7745 см^3 и верхним распредвалом, развивавший максимальную скорость 145 км/ч. В 1922 году выпустили экономичную модель с мотором в 1940 см^3,

Подготовка к гонке в Земмеринге на шестицилиндровых гоночных автомобилях от «Грэф унд Штифт SR4», за рулем – Иосиф Грэф. Вена. 16 сентября 1923 года.

а в 1927-м появилась модель SP-5, которая стала основой для роскошной SP-8 с 8-цилиндровым мотором в 5993 см^3 мощностью 125 л. с. с верхним распредвалом, чугунным блоком цилиндров и картером из алюминиевого сплава. Низкий спрос на дорогие автомобили заставил «Грэф унд Штифт» прекратить их производство и с 1938 года полностью переключиться на выпуск грузовиков и автобусов.

Исторический автомобиль

Чем же знаменит автомобиль «Грэф унд Штифт 28/32PS»? Мы можем его увидеть в экспозиции Военно-исторического музея в Вене: пятиместный фаэтон 1910 года выпуска

Автомобиль «Грэф унд Штифт 28/32PS» в Военно-историческом музее Вены. 2017 год.

Автомобиль-убийца

После графа Харра, который поспешил избавиться от рокового автомобиля, фаэтон сменил нескольких владельцев. Большинство из них погибли в авариях. После шести серьезных аварий и гибели 13 человек не нашлось желающих приобрести автомобиль. В 1926 году государство выкупило машину у последних владельцев, и теперь она находится в Венском военно-историческом музее.

с регистрационным номером «A III - 118». Роскошная машина с мягкими диванами, подушками из специально выделанной кожи и передней панелью из ценных пород дерева. Мягкий складывающийся верх отделан изнутри дорогой шелковой тканью с вышитыми вензелями. Металлические детали, которые обычно на автомобилях хромируются, здесь отделаны позолотой высокой пробы. В салоне имеются бар и разнообразные полезные устройства.

На автомобиле установлены рядный четырехцилиндровый двигатель объемом 5,9 л мощностью 32 л. с. и механическая четырехступенчатая коробка передач, позволявшие роскошному фаэтону разгоняться до скорости 75 км/ч. Модель оснащена барабанными тормозами на задних колесах и подвеской на полуэллиптических рессорах.

Первым владельцем автомобиля был подполковник граф Франц Мария Альфред Харра, который без всякой задней мысли в июне 1914 года предоставил свой автомобиль наследнику австрийского престола эрцгерцогу Францу Фердинанду и его супруге, светлейшей герцогине Софии Гогенберг, для поездки на военные маневры в Боснию, которая в то время являлась частью Австро-Венгрии. Никто не мог и предположить, что эта поездка будет последней в жизни австрийского престолонаследника. 28 июня 1914 года в Сараево эрцгерцог и его супруга были застрелены сербским студентом Гаврилой Принципом, став жертвами заговора террористической организации «Черная рука», боровшейся за отделение южнославянских территорий от Австро-Венгрии. Разразилась Первая мировая война, в ходе которой погибли около 20 млн человек, десятки миллионов остались калеками, а четыре империи - Российская, Австро-Венгерская, Германская и Османская - распались.

Фрагмент рисунка А. Белтрама, изображающего убийство эрцгерцога Франца Фердинанда в Сараево. 1914 год.

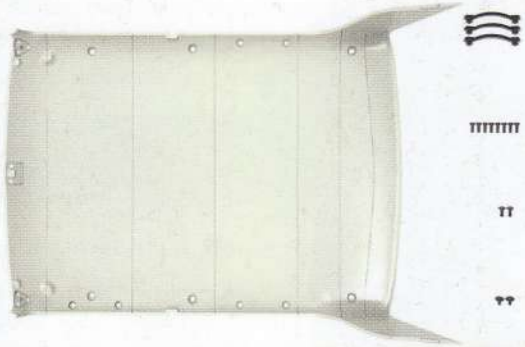
Автомобиль «Грэф унд Штифт 28/32PS» в экспозиции Военно-исторического музея Вены. 2017 год.

Автомобиль «Грэф унд Штифт 28/32PS», вид спереди. Военно-исторический музей Вены. 2017 год.

В НОМЕРЕ 95

- СБОРКА ОБИВКИ КРЫШИ И РЕГУЛИРОВКА РУЛЕВОГО КОЛЕСА
- ТРУЖЕНИК ПОСЛЕВОЕННОГО МИРА ГАЗ-51

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ОБИВКА КРЫШИ
- БОКОВЫЕ РУЧКИ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2.© 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!